

BAB VIII

KESIMPULAN DAN SARAN

8.1. KESIMPULAN

Dari analisis data yang diperoleh di lapangan maupun dari instansi terkait dan hasil perencanaan sebelumnya, secara garis besar dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan data volume penumpang kereta api Daop IV Semarang tahun 2004 sampai dengan tahun 2005 didapatkan pertumbuhan jumlah penumpang sebesar 3,6 % dan diperkirakan pertumbuhan jumlah penumpang pemakai jasa kereta api sampai tahun 2020 adalah sebesar 6,1 % per tahun. Hal ini menunjukkan peningkatan sebesar 2,5 % per tahun.
2. Kapasitas lintas jalur tunggal Pekalongan – Tegal 53 perjalanan kereta api per-hari dengan kepadatan lintas 55 perjalanan kereta api per-hari, sedangkan kapasitas lintas rata-rata pada 3 jam sibuk sebesar 7 perjalanan kereta api dengan kepadatan rata-rata 7 perjalanan kereta api. Maka ini berarti jalur tunggal eksisting tidak mampu lagi menampung beban lalu lintas kereta api karena kapasitas lintasnya sudah optimal (jenuh) dimana kepadatan lintas jalur tunggal per hari ($55:53 * 100 \% = 103,77\%$) maupun kepadatan lintas rata-rata pada 3 jam sibuk ($7:7*100\% = 100\%$) ternyata sudah mencapai $\geq 100\%$.
3. Dari tinjauan terhadap kondisi kepadatan dan kapasitas lintas tersebut dapat memberikan indikasi awal untuk mempertimbangkan agar jalur tunggal lintas Pekalongan – Tegal sudah masanya ditingkatkan menjadi jalur ganda, apabila kapasitas lintasnya secara mutlak sudah dilampaui oleh kepadatan lintasnya.
4. Pembangunan jalur ganda akan meningkatkan kapasitas angkut 2 kali jalur tunggal, yaitu dari 55 kereta api penumpang menjadi 105 kereta

api penumpang sehingga akan mempersingkat waktu tempuh perjalanan kereta api.

5. Panjang lintas jalur ganda Pekalongan - Tegal adalah ± 62 km.
6. Pembangunan jalur ganda dilaksanakan dalam kurun waktu 4 tahun, dan berdasarkan perhitungan RAB tahun 2006 dibutuhkan total biaya sebesar Rp 308.339.370.000,00. Biaya tersebut merupakan biaya pekerjaan jalan rel termasuk jembatan jalur ganda dari stasiun Pekalongan ke stasiun Tegal.
7. Rel untuk jalan KA dipergunakan ukuran R 54, dengan kecepatan maksimum KA 120 km/jam.
8. Syarat-syarat lengkung dan lereng/kelandaian jalur ganda pada petak jalan antara stasiun sebagaimana pada jalur tunggal, kecuali lengkung yang semula dengan radius < 800 m diperbesar menjadi ≥ 800 m.

8.2. SARAN

Saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan mutu pelayanan kereta api adalah sebagai berikut :

1. Kepada Pemerintah :
 - a. Diharapkan dapat memberikan perhatian dan bantuan yang lebih baik lagi kepada angkutan jasa transportasi kereta api. Hal ini disebabkan karena hingga saat ini kereta api merupakan angkutan massal yang rendah polusi, tidak macet dan murah.
 - b. Agar lebih berperan untuk meningkatkan kualitas perkeretaaapian di Indonesia baik dari segi sarana maupun prasarana, sehingga dapat meningkatkan mutu pelayanan kereta api, baik dari segi keselamatan, keamanan, kecepatan maupun dari segi kenyamanan.
 - c. Dengan dana yang tersedia, diharapkan perlintasan antara jalan kereta api dengan jalan darat yang padat lalu lintasnya, seperti jalan raya arteri/nasional agar dibuat tidak sebidang (*dibuat under pass / fly over*).

- d. Pemerintah perlu menetapkan policy lebih jauh agar angkutan dengan kereta api bertambah, dan benar-benar dapat mengurangi beban jalan raya.
2. Kepada PT. KAI pada umumnya dan DAOP IV Semarang pada khususnya :
 - a. Diharapkan agar senantiasa meningkatkan kontrol terhadap kondisi sarana dan prasarana yang ada dan langsung mengupayakan perbaikan bila ditemukan adanya kerusakan.
 - b. Agar seluruh karyawan PT. KAI senantiasa melaksanakan disiplin kerja baik di kantor maupun di lapangan guna meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa angkutan kereta api.
 - c. Peningkatan tarif hendaknya diikuti juga oleh peningkatan layanan jasa terhadap pengguna jasa angkutan kereta api.
 - d. Membeli dan atau menggunakan lokomotif dengan tenaga yang lebih besar, sehingga dapat digunakan untuk menarik rangkaian yang lebih banyak dan dapat menempuh perjalanan dengan lebih cepat.
 3. Kepada Masyarakat :
 - a. Hendaknya ikut mendukung pelaksanaan rencana pembangunan jalur ganda kereta api Pekalongan – Tegal dengan cara mematuhi aturan yang telah ditetapkan secara hukum dan melakukan pendekatan secara kekeluargaan apabila terjadi pertentangan dengan pihak PT. KAI.
 - b. Hendaknya menghentikan kebiasaan buruk, melakukan pengrusakan sarana maupun prasarana perkeretaapian Indonesia, membuat perlintasan liar dan menggunakan lahan milik PT. KAI tanpa seijin PT. KAI yang nantinya akan merugikan .
 - c. Mematuhi rambu dan marka yang telah disediakan khususnya pada daerah perlintasan sebidang.

Semoga saran-saran tersebut di atas bermanfaat untuk perkembangan perkeretaapian Indonesia di masa mendatang dan semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat sebagai pembangunan jalur ganda kereta api Pekalongan – Tegal.